

ABHANDLUNGEN

Die Londoner Flottenkonferenz vom 9. 12. 1935 bis 25. 3. 1936

Admiral a. D. Walter Gladisch

Vorgeschichte

Die beiden Haager Friedenskonferenzen in den Jahren 1899 und 1907, die »nach wirksamen Mitteln suchten, um allen Völkern die Wohltaten eines wahren und dauernden Friedens zu sichern und vor allem der fortschreitenden Entwicklung der Rüstungen ein Ziel zu setzen«, erreichten keinerlei praktische Abrüstung. Aber das Ideal der Abrüstung war nicht tot. In Punkt 4 der in seiner Botschaft auf dem nordamerikanischen Kongreß am 8. I. 1918 verkündeten 14 Punkte forderte Präsident Wilson »Austausch ausreichender Garantien dafür, daß die nationalen Rüstungen auf das niedrigste mit der inneren Sicherheit zu vereinbarende Maß herabgesetzt werden«. Dieser »Punkt« war der Ausdruck der Wilsonschen Parole »Krieg dem Kriege«, unter der die Vereinigten Staaten von Amerika in den Krieg eingetreten waren. Teil V des Diktats von Versailles sollte der erste Schritt zur Verwirklichung des Abrüstungs-ideals durch die Abrüstung Deutschlands, diese Entwaffnung die »Einleitung einer allgemeinen Rüstungsbeschränkung aller Nationen«, die Herbeiführung der allgemeinen Entwaffnung die Hauptaufgabe des Völkerbundes sein. Die in Teil V des Versailler »Vertrages« niedergelegten Bestimmungen, die die Rüstungen Deutschlands nach Zahl und Art begrenzen, stellen den ersten neuzeitlichen Abrüstungsversuch großen Stils dar.

In langjährigen, in Genf geführten Verhandlungen wurde indessen die mangelnde Bereitschaft der Siegerstaaten und die Unmöglichkeit unter Beweis gestellt, durch den Völkerbund auch nur den Anfang einer allgemeinen Abrüstung machen zu können und den von Deutschland und seinen Verbündeten erfüllten Abrüstungspflichten nunmehr dem Vertrage entsprechend die allgemeine Abrüstung folgen zu lassen.

Der gesunde angelsächsische Sinn hatte indessen bald nach dem Kriege erkannt, daß auf diese Weise keine praktischen Ergebnisse zu erreichen sein würden. Die Vereinigten Staaten von Amerika und Eng-

land traten daher schon im Jahre 1921 in zwischenstaatliche Verhandlungen ein, um auf anderem Wege — trotz des Völkerbundes — wenigstens die brennende Frage der Begrenzung der Seerüstungen zu fördern. Hinter diesem Bestreben standen starke treibende Kräfte: die Veränderung der seepolitischen Weltlage während und nach dem Kriege, der wirtschaftliche Druck zur Verminderung von Ausgaben für Rüstungszwecke sowie Erkenntnisse und Kriegserfahrungen, die möglicherweise zu veränderter Bewertung der bisherigen Waffen des Seekrieges führen konnten und eine gewisse Übereinstimmung der im Kriege verbündeten Seemächte erwünscht erscheinen ließen.

Die Veränderung der maritimen Weltlage war erheblich; Deutschland war als Folge der durchgeführten Abrüstung aus der Reihe der großen Seemächte ausgeschieden, aber neues Wettrüsten, ja die Überflügelung der englischen Seemacht — nun tatsächlich und in greifbarer Form — rückte in den Bereich der Möglichkeit. Die Vereinigten Staaten von Amerika, Japan und England hatten zwischen Waffenstillstand und 1921 Schiffbauprogramme größten Stils in Angriff genommen. Die Führung hatten Amerika und Japan, die bei ihren projektierten Schlachtschiffen weit über die bisher schwimmenden Größen — mit Ausnahme des englischen Schlachtkreuzers Hood — hinausgingen, so daß England sich im Jahre 1921 notgedrungen veranlaßt sah, Schlachtschiffe und zwar Linienschiffe und Schlachtkreuzer mit einer Wasserverdrängung von etwa 50000 t in Aussicht zu nehmen. Alles in allem sahen die Bauprogramme der drei führenden Seemächte England, Amerika und Japan zu jener Zeit den Bau von 40 Großkampfschiffen größten Ausmaßes vor. Die mit der Vergrößerung der Typen durch den notwendig werdenden Ausbau der Hafen-, Dock- und Kanal-Anlagen sich steigernden Kosten für diese Programme drohten zu einer kaum tragbaren finanziellen Last zu werden.

In militärischer Hinsicht waren insbesondere bei den europäischen Seemächten Zweifel über den Wert der Großkampfschiff-Flotten entstanden. Die öffentliche Meinung in England konnte sich einer gewissen Enttäuschung nicht erwehren, trotz der Großen Flotte durch den deutschen U-Bootskrieg dem Rande des Verderbens nahegebracht worden zu sein. Die für den Kriegsverlauf sehr wesentliche Auswirkung der Flotten hatte sich nicht durch nach außen deutlich erkennbare Schlachterfolge dargestellt, so daß stimmungsmäßig in Europa eine gewisse Müdigkeit in bezug auf den Großkampfschiffbau bestand. Unter diesen Umständen fiel die im Juli 1921 erfolgende Einladung des Präsidenten Harding an England, Japan, Frankreich und Italien, zu einer neuen Abrüstungskonferenz in Washington zusammenzukommen, auf günstigen Boden, zumal auch die Probleme des Pazifik und Fernen Ostens zu einer wenigstens vorläufigen Regelung drängten. So schwierig

es war, die völlig verschiedenen Seeinteressen der Seemächte auch nur annähernd gegeneinander abzuwägen und auf eine gemeinsame Formel zu bringen, so überwog doch das allseitige Bedürfnis, die eigenen Rüstungsausgaben durch vertragliche Beschränkung möglicher Gegner zu verringern. Im Jahre 1922 wurde in Washington zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, dem Britischen Reich, Frankreich, Italien und Japan ein Vertrag zur Begrenzung der Seerüstungen abgeschlossen.

Ebenso wie die Abrüstungsbestimmungen des Versailler Vertrages sieht der Vertrag von Washington grundsätzlich eine quantitative Begrenzung der Seerüstungen durch eine Festsetzung der gegenseitigen Stärkeverhältnisse und eine qualitative Begrenzung durch eine die Vertragsmächte bindende Bestimmung von Größe und Bewaffnung der einzelnen Schiffsklassen vor. Außerdem wurden zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, dem Britischen Reich und Japan Vereinbarungen getroffen, die die Befestigung der Flottenstützpunkte im Fernen Osten begrenzten. Die quantitative Begrenzung der Schlachtschiff-tonnage sah für Amerika und England mit 525000 t Parität vor, während Japan auf 315000 t, Frankreich und Italien auf je 175000 t festgesetzt wurden. Als qualitatives Ergebnis wurde die Schlachtschiffgröße unter Rücksichtnahme auf die Abmessungen des Panama-Kanals mit 35000 t Höchstdeplacement, die schwersten Geschütze auf 40,6 cm (16 Zoll) Kaliber festgesetzt; für Flugzeugträger wurden 27000 t Höchstdeplacement und 15,2 cm (6 Zoll) Höchstkaliber, für Kreuzer 10000 t und 20,3 cm (8 Zoll) beschlossen.

Das Gesamtergebnis des Abkommens von Washington war durch die erreichten Abmachungen über die Begrenzung der Seerüstungen und nicht weniger durch die Maßnahmen zur Befriedung im Fernen Osten von allergrößter politischer und militärischer Bedeutung.

In einem zweiten im Jahre 1930 zwischen den gleichen Seemächten in London verhandelten, aber nur zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Großbritannien und Japan ratifizierten Vertrag wurden die in Washington unberücksichtigten Kreuzer, Torpedoboote und U-Boote quantitativ und qualitativ begrenzt.

Der militärisch wirksamste, aber politisch schwächste Teil der Verträge von Washington und London war das Grundprinzip der quantitativen Begrenzung. Mit den quantitativen Abmachungen waren lediglich die Vereinigten Staaten und England zufrieden, die sich auf Parität und eine gegenüber den anderen Vertragspartnern erhebliche Überlegenheit geeinigt hatten. Japan empfand die gegenüber den Vereinigten Staaten und England nicht gewährte Parität als Demütigung, wenn die Vertragsgrenze an sich auch praktisch genügte, um bis zum Ablauf des Vertrages die japanische Flotte nach Kräften auszubauen.

Es setzte eine energische japanische Stimmungsmache gegen die quantitative Begrenzung, das sogenannte Verhältnissystem, ein, die als natürliche Folge der japanischen Ausdehnungspolitik im Fernen Osten im Jahre 1934 zur Kündigung des Vertrages von Washington durch Japan führte. Nach Artikel 23 wurde der Vertrag durch die rechtzeitige Kündigung eines Vertragspartners für alle Vertragspartner zum 31. 12. 1936 außer Kraft gesetzt. Der Artikel 23 sah außerdem vor, daß »innerhalb eines Jahres von dem Datum an gerechnet, an dem eine Kündigung des Vertrages seitens einer Macht wirksam geworden ist, alle vertragsschließenden Mächte zu einer Konferenz zusammentreten« sollen.

Auch Frankreich war mit den Bestimmungen von Washington nicht zufrieden. Bei dem zur Zeit des Vertragsabschlusses gespannten Verhältnis Frankreich—Italien war die Parität mit Italien für Frankreich von vornherein als schwer erträglich empfunden worden. Ebenso wie in Japan wurde der Vertrag von Washington von Frankreich als politische Niederlage angesehen und ein erster Ausgleich durch die Nichtratifizierung der Londoner Abmachungen von 1930 geschaffen. Folgerichtig und opferbereit baute Frankreich vom Jahre 1922 an seine Flotte durch Kiellegung der in Washington offen gelassenen Schiffstypen aus: es schuf sich eine vorzügliche moderne Flotte von Kreuzern, Flottillenführern, Zerstörern und U-Booten, die Frankreich trotz der in Washington angenommenen niedrigen Verhältniszahl auf anderem Wege in die Reihe der großen Seemächte einrangierte.

Italien war im ganzen befriedigt und nutzte die Zeit zum Ausbau seiner Kriegsmarine innerhalb der Vertragsgrenze aus.

Für England, Italien und Frankreich war in Washington für den in Form von Baufestsetzungen während der Vertragsdauer (d. h. bis Ende 1936) völlig abgestoppten Schlachtschiffbau eine Sonderregelung getroffen: England durfte sofort zwei neue 35000 t Schlachtschiffe, Frankreich und Italien je zwei ebenso große Schlachtschiffe in den Jahren 1927 und 1929 bauen. Trotz dieser Abmachung bestand allgemein die Hoffnung, daß außer den sofort beginnenden englischen Schlachtschiffbauten von Italien und Frankreich kein Gebrauch von dieser Lizenz gemacht würde, sondern daß es zu weiteren Abmachungen über eine stärkere Herabsetzung der Schlachtschiffgröße kommen würde. Aber Italien fühlte sich trotz des allgemeinen Wunsches, den Bau so großer Schlachtschiffe bis zu anderweitiger Regelung ruhen zu lassen, gedrängt, die beiden Vertragsschiffe von 35000 t zu projektieren und im Jahre 1934 in Bau zu geben, weil es glaubte, durch diese Schiffe seine Mittelmeerstellung entscheidend zu stärken. Italien brachte hierdurch diese allgemein als sehr unbequem empfundene und mit erheblichen Kosten verbundene Frage ins Rollen; das italienische Vorgehen war für Frankreich die Veranlassung, mit dem Bau von 35000 t Schlachtschiffen zu

folgen. Nachdem später das Verhältnis Italien-Frankreich freundschaftlich geregelt worden war, schwenkte auch Italien, ebenso wie Frankreich, grundsätzlich in die Reihe der Mächte ein, die einer Herabsetzung der Schlachtschiffgröße das Wort redeten.

Im Jahre 1935 war ein weiterer Flottenvertrag abgeschlossen worden, der die seepolitische Gesamtlage nicht unwesentlich beeinflusste: das deutsch-englische Flottenabkommen vom 18. 6. 1935. Dieses auf Grund deutscher Vorschläge abgeschlossene Abkommen ist bei Betrachtung der Londoner Verhandlungen von 1935/36 von besonderer grundsätzlicher Bedeutung, da es am quantitativen Grundsatz festhält und die deutsche Seerüstung gegenüber der englischen Flotte in das Verhältnis von 35 : 100 bringt. Bei der Zweckbestimmung des deutsch-englischen Flottenabkommens, »den Boden für eine allgemeine Konferenz zur Begrenzung der Seerüstungen vorzubereiten«, wurden neben der quantitativen Festsetzung der Relation 35 : 100 keine qualitativen Bestimmungen in das deutsch-englische Flottenabkommen aufgenommen.

Bei Betrachtung der Ausgangslage, aus der heraus im Dezember 1935 die Verhandlungen in London begannen, darf die gewaltige Entwicklung der Luftwaffe im vergangenen Dezennium und ihr Einfluß auf die Seekriegführung nicht unerwähnt bleiben. Wenn die Luftwaffe auf die operative und taktische Verwendung der Marinen und damit auch auf ihre Zusammensetzung nach Zahl und Art der Schiffstypen Einfluß ausübt, so ist sie auch im Begriff, die militär-geographische Lage der Seemächte zueinander und damit die militärpolitische Gesamtlage zu beeinflussen und zu verändern. Die möglichen Auswirkungen des schwer einschätzbaren Elementes, das mit der Luftwaffe neu auch in das Gebiet der Seekriegführung eingetreten ist, traten bei den Spannungen im engen Seeraum des Mittelmeeres gelegentlich des italienisch-englischen Gegensatzes deutlich hervor. Die Frage blieb unbeantwortet, wie weit sich die operative Freiheit auch einer starken Flotte gegenüber den aus der Luft drohenden Möglichkeiten im engen Seeraum aufrecht erhalten läßt. Die schwer übersehbare Weiterentwicklung der Luftwaffe und ihre Einwirkung auf die militärpolitische Gesamtlage mag die Neigung bestärkt haben, Abmachungen auf dem Gebiet der Seerüstungen nicht allzu langfristig zu treffen.

Dies waren die allgemeinen Voraussetzungen, unter denen die Vertragsmächte am 9. 12. 1935 in London zu Verhandlungen zusammentraten, die durch Abschluß eines neuen Seeabrüstungsvertrages einen vertragslosen Zustand und damit die Möglichkeit eines Wettrüstens verhindern sollten.

Die seepolitische Lage und der Standpunkt der fünf Vertragsmächte bei Eintritt in die Verhandlungen am 9. 12. 1935

1. England. England ist zur Erhaltung seiner Existenz auf die Benutzung der See angewiesen: zwei Drittel der Nahrungsmittel für die Bevölkerung des Vereinigten Königreichs, der größte Teil der Rohstoffe sowie der gesamte Ein- und Ausfuhrhandel Englands, der Übersee-Dominien und der Kolonien muß durch Seemacht geschützt werden. Das Schutzbedürfnis steht an erster Stelle, die Ausübung maritimer Macht ist ein unentbehrliches Mittel zur Sicherung des englischen Weltreiches. Der bis zum Kriege unbestrittenen Übermacht der englischen Flotte ist durch den Flottenbau der Vereinigten Staaten von Amerika ein maritimer Rivale entstanden, dessen Anerkennung als gleichstarke Seemacht seit dem Vertrag von Washington zur Tatsache geworden ist. Gleichlaufende Interessen im Fernen Osten, die Unwahrscheinlichkeit unmittelbarer Konflikte, starke innere Verbundenheit und vorausschauende Klugheit geboten eine auf lange Sicht eingeleitete freundschaftliche Regelung des maritimen Verhältnisses England—Amerika.

Es lag im englischen Interesse, die in Washington abgeschlossenen quantitativen und qualitativen Begrenzungen der bisherigen Verträge auszubauen und zu verstärken. Da aber von vornherein kein Zweifel bestand, daß in erster Linie Japan jede quantitative Begrenzung ablehnen würde, es sei denn unter Anerkennung voller Parität, wurde nach neuen Methoden Ausschau gehalten, um auf anderem Wege die durch die quantitative Methode gewährleistete Sicherheit vor Überraschungen zu schützen. England strebte daher eine möglichst langfristige gegenseitige Mitteilung der Bauprogramme an, durch die alle Vertragspartner sich auf eine Zeitspanne von etwa sechs Jahren in ihren Bauplänen festlegten. In qualitativer Hinsicht ging das Hauptinteresse Englands auf Herabsetzung der bisher vereinbarten Kriegsschiffsgröße, wobei insbesondere die Großkampfschiffsgröße von 35000 t für unnötig hoch gehalten wurde. Der Schutz des Überseehandels, die Sicherstellung der Versorgung und die Aufrechterhaltung der Seeverbindungen in aller Welt zwingen England nicht nur zu kampfkraftigen Einzeltypen, sondern zur Unterhaltung einer Marine mit einer großen Zahl von Einheiten. England muß daher bestrebt sein, alle als Angreifer seiner Seemachtstellung in Betracht kommenden Marinen vertraglich auf möglichst kleine Typen festzulegen: auch nur wenige überlegene Einheiten in feindlicher Hand gefährden die Sicherheit seiner Seemachtstellung und zwingen Großbritannien auf Kosten der Zahl zum Anschluß an den Bau größter Typen. Der verhängnisvolle Schritt zum Dreadnoughtbau, mit dem England zum eigenen Schaden die seinerzeit unbestrittene und überragende Überlegenheit an Zahl in Frage stellte, wiederholt sich hier mit verändertem Vorzeichen. Das Treiben in der Größe der

Schiffe gereicht in erster Linie Marinen mit begrenzten Zielen zum Vorteil, es sei denn, daß große Seemächte einen Wettlauf mit unbegrenzten Geldmitteln nicht scheuen. Aber bei allen Abrüstungsverträgen geht es ja gerade um die Schaffung von Sicherheit zur See unter möglichster Schonung der Finanzen.

Wie bei Schlachtschiffen liegt das englische Interesse bei Flugzeugträgern, Kreuzern und Zerstörern in der Festsetzung möglichst niedriger Größen. Die Zweckbestimmung des jeweiligen Typs bestimmt die Grenze nach unten: vom Flugzeugträger wird hohe Geschwindigkeit, gute See-Eigenschaften bei stabiler Plattform und die Aufnahme einer gewissen Mindestmenge von Flugzeugen neben ausreichender Bewaffnung — in erster Linie mit Flugabwehrwaffen — und Schutz gefordert; 22000 t ist die von England als zweckmäßig erkannte Höchstgrenze, bei der »nicht zu viel Eier in einen Korb gelegt werden«. Für Kreuzer sieht England eine Größe zwischen 7000 bis 9000 t, für Zerstörer 1850 t als gegebene Grenze nach oben an. Zum Schutz der weitverzweigten Seeinteressen Englands ist der Bau der kleineren Schiffsklassen in besonders großen Mengen notwendig. Der Mangel an den überall verlangten Zerstörern hatte im Kriege zu bedenklichen Einschränkungen in der Verwendung der englischen Flotte geführt.

Die Haltung Englands in der U-Bootsfrage ist nach den schlechten Erfahrungen des Krieges eindeutig und klar geblieben: am besten Abschaffung des U-Bootes als Seekriegsmittel und, falls dies nicht erreichbar, Verbot des warnungslosen Angriffs von Handelsschiffen durch U-Boote.

2. Vereinigte Staaten von Amerika. Die Seerüstungsinteressen Amerikas ruhen mehr auf politischem als wirtschaftlichem Grunde. Der im Jahre 1916 gefaßte Entschluß zum Bau einer Flotte »second to none« erfolgte, als die Vereinigten Staaten richtig erkannten, daß der zur See schwache Neutrale bei Weltkonflikten nicht gehört und in berechtigten Ansprüchen übergangen wird. Nach dem Kriege wurden Größe und Ausbau der amerikanischen Flotte in steigendem Maße von den Interessen im Fernen Osten und der Gegensätzlichkeit zu Japan beeinflußt.

Der grundsätzliche amerikanische Standpunkt unterschied sich von dem englischen wesentlich dadurch, daß Amerika fest entschlossen war, von dem 35000 t-Schlachtschiffstyp nicht abzugehen. Die Begründung für die sehr starre Haltung der Vereinigten Staaten ist nicht ohne weiteres verständlich. Unter Voraussetzung der Einbeziehung Japans in die Abmachungen ist es militärisch betrachtet bis zu einem gewissen Grade unwesentlich, auf welche Größe man sich einigt. Die amerikanische und japanische Lage unterscheidet sich zwar in mancher Hinsicht von der der europäischen Mächte: für den weiteren Seeraum

des Pazifik geeignete Seestreitkräfte — seien es Großkampfschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer oder Zerstörer — müssen neben den Kampfeigenschaften ihres Typs ein zusätzliches Maß an Stabilität, Seeausdauer (Aktionsradius), Munitions- und sonstiger Ausrüstung besitzen, da die Möglichkeiten zur Reparatur und zur Auffüllung von Munition, Brennstoff und sonstigen Vorräten bei den weit auseinander liegenden Stützpunkten und etwa fern von der Heimat durchzuführenden Operationen besonders ungünstig sind. Ob aber die große zwischen der englischen (26000 t) und amerikanischen (35000 t) Auffassung klaffende Spanne von 9000 t tatsächlich durch die von den amerikanischen Vertretern vorgebrachten Argumente gerechtfertigt wird, erscheint zweifelhaft. Für die Kriegführung im pazifischen Raum lassen sich mit voller Berechtigung auch Gründe anführen, die die Vorteile einer zahlenmäßig großen Flotte gegenüber einer solchen mit weniger aber starken Einheiten als überwiegend erscheinen lassen: auch noch so große Typen schließen Havarien durch kriegerische oder seemännische Einwirkung nicht aus, und der Ausfall einzelner Einheiten schlägt um so mehr zu Buch, je schwieriger die Reparaturmöglichkeit und je geringer die Gesamtgröße der operierenden Flotte ist.

3. Frankreich. Wenn die Sicherung der Verbindungen Frankreichs mit seinen afrikanischen Kolonien auch ein Grundpfeiler seiner militärischen Stärke im System der europäischen Kräfte ist und ein großer Teil notwendiger französischer Einfuhr in Krieg und Frieden über See erfolgt, so beruht doch die Schaffung einer starken Marine für Frankreich weniger auf dem Schutzbedürfnis als auf dem Bestreben nach Gewicht im Kreise der europäischen Mächte. Der Ausbau der französischen Marine ist daher nur zum Teil aus dem Bedürfnis des Handels- und Transportschutzes erfolgt; ihre Zusammensetzung trägt dem unter dem Begriff des »Kreuzerkrieges« bekannten Angriffsgedanken Rechnung.

Es ist eine Grundthese französischer Abrüstungspolitik, daß die französische Sicherheit nur bei gemeinsamer Betrachtung und Behandlung der Abrüstung zu Lande, zur See und in der Luft gewährleistet sein kann. Wenn Frankreich daher trotzdem in Verhandlungen über die Seeabrüstung allein einzutreten bereit war, so unterstrich es von vornherein, daß es sich nur um kurzfristige Abmachungen handeln könne. Der Wiedereintritt Deutschlands in den Kreis der Seemächte versteifte diesen französischen Standpunkt.

Für Frankreich lagen keine Gründe zur Heraufschraubung der Schiffsgrößen vor. Nur die Inbaugabe der beiden italienischen 35000 t Schlachtschiffe stellte eine weniger grundsätzliche als praktische Bindung dar. Frankreich trat mit dem betonten Wunsch in die Verhandlungen ein, die Höchstgrenze der Schlachtschiffgröße auf etwa 26000 t herab-

zusetzen und blieb in dieser Forderung der hartnäckigste Gegner der amerikanischen Auffassung.

Die französische Haltung zum U-Boot stand im völligen Gegensatz zur englischen. Frankreich widersetzte sich seit dem Ausbau seiner großen U-Bootsflotte energisch der Ausschaltung der U-Boote. Diese folgerichtige Haltung ist grundsätzlich begründet: die Abschaffung der U-Boote wird von allen Seemächten begünstigt, die auf Versorgung über See angewiesen sind, die Beibehaltung von denen gefordert, die den Handel weniger schützen als bekämpfen wollen.

Da die quantitative Begrenzung des Vertrages von Washington Frankreich äußerlich aus der Reihe der großen Seemächte in die zweite Linie gerückt zu haben schien, war Frankreich fest entschlossen, das Grundprinzip der Verhältniszahl zu bekämpfen. Wenn die quantitativen Festsetzungen von Washington als Demütigung empfunden worden waren, so hatte die französische Marine sich seitdem innerhalb der freigelassenen Typen in einer Weise aufwärts entwickelt, daß eine weitere nach außen als Herabsetzung erscheinende Einrangierung Frankreichs nunmehr als unerträglich empfunden wurde.

4. Italien. Der Ausbau der italienischen Marine entspringt dem politischen und wirtschaftlichen Bestreben nach entscheidendem Einfluß im Mittelmeer. Der Ausbau der italienischen Marine ist in einer Interessensphäre erfolgt, die durch den eng begrenzten Seeraum dieses Randmeeres bedingt ist und in der die neu auf dem Plan erschienene Luftwaffe von stärkerem militärischem Einfluß zu sein verspricht als in weiten Seeräumen.

Italien hatte durch quantitative Begrenzung in Washington die grundsätzliche Parität mit Frankreich erreicht. Jetzt stellte Italien höhere Ansprüche. Es konnte auf die Mittelmeerlage, den gegen Italien gerichteten Aufmarsch der englischen Flotte hinweisen, um die Festsetzung des bisherigen Verhältnisses Italien : England = 1,75 : 5,25 als ungerecht hinzustellen. Die Berechtigung bedingungsloser englischer Vorherrschaft auf der See wurde nicht mehr wie früher ohne weiteres als gegeben hingenommen.

Die qualitative Frage wurde in bezug auf Schlachtschiffe, Kreuzer und Torpedoboote ähnlich wie von Frankreich betrachtet. Für Flugzeugträger lag kein Interesse vor, da im begrenzten Seeraum des Mittelmeeres die Luftwaffe besser von der Küste aus zum Tragen gebracht wird.

In bezug auf U-Boote stand Italien auf dem gleichen Standpunkt wie Frankreich. Für die begrenzten Ziele der italienischen Marine ist das U-Boot ein besonderes geeignetes Seekriegsmittel für Angriff und Verteidigung.

Im übrigen gebot die Gegensätzlichkeit zu England, die Tatsache der wirtschaftlichen Sanktionen und die gespannte politische Lage von

vornherein Zurückhaltung. Trotz Mitarbeit italienischer Delegierter stand eine Mitzeichnung neuer Abmachungen unter den vorliegenden Umständen nicht in Aussicht; eine grundsätzlich ablehnende Haltung in Einzelfragen versprach gute Gelegenheit, bei späteren Konzessionen politischen Gewinn zu erreichen.

5. Japan. Für Japan ist die sichere Beherrschung der See innerhalb des ostasiatischen Seeraumes von lebenswichtiger Bedeutung. Die auf dem ostasiatischen Festlande notwendigerweise fortschreitende Ausdehnung dieses Volkes »ohne Raum« erfordert gebieterisch den sicheren Schutz der Verbindungswege zum Festland und des wachsenden japanischen Seehandels.

Der Standpunkt, mit dem Japan in die Konferenz eintrat, ließ die größten Schwierigkeiten für einen glatten Verlauf der Verhandlungen erwarten. Japan war fest entschlossen, sich von den Bindungen der früheren Verträge zu lösen, soweit diese Japan in ein hinter Amerika und England liegendes Stärkeverhältnis einrangierten. Die japanischen Vertreter forderten daher von vornherein Parität mit den Vereinigten Staaten von Amerika und England; sie schlugen eine allen Vertragsstaaten gemeinsame Höchsttonnage — common upper limit — vor, die zur Verhinderung von Aufrüstungen nicht höher als die derzeitige japanische sein sollte. Jeder Versuch, eine quantitative Begrenzung ohne Parität in verschleierte Form durch langfristig bindende Bekanntgabe der Bauprogramme zu galvanisieren, stieß von vornherein auf japanische Ablehnung. Die qualitative Begrenzung sollte nur in Frage kommen, wenn das quantitative Prinzip vorher im japanischen Sinne gelöst war. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß Japan eine Loslösung aus vertraglichen Bindungen als Ziel seiner Verhandlungstaktik vor sich sah. Das Prinzip der »gleichen Sicherheit« wurde neben dem der »Parität« und der »Gleichberechtigung« in den Vordergrund gestellt. Der Standpunkt zur Frage des Schlachtschiffes war nicht durchsichtig. Wenn auch die japanische Bereitwilligkeit zur völligen Abschaffung von Schlachtschiffen, Flugzeugträgern und 20 cm-Kreuzern bei allgemeiner Abschaffung dieser Typen gelegentlich zur Rede stand, so mag das rein militärische Interesse eher in der Richtung gehen, sich durch starke Steigerung der Schlachtschiffgröße gegenüber Amerika, das durch Panamakanal-Rücksichten gebunden ist, Überlegenheit an Qualität zu schaffen. Dagegen wird Japan weniger Wert auf große Zahl an Schlachtschiffen legen, solange die Verwendung der japanischen Flotte nicht allzufern von den heimischen Stützpunkten in Aussicht steht. Für eine Einschränkung im Bau von U-Booten und leichten Streitkräften war Japan nicht zu haben.

Die ganze Schärfe des japanischen Gegensatzes zu Amerika brachte die Zeitung »Nishi Nishi« zum Ausdruck: »Wenn Amerika auf dem Ver-

hältnissystem besteht, so ist es völlig unverständlich, warum es gleiches Verhältnis mit England fordert. England hat ein großes Kolonialreich zu verteidigen, Amerika hat jedoch außer Hawaii überhaupt keine Kolonien. Amerika hat alle notwendigen Rohstoffe im eigenen Lande und kann völlig unabhängig vom Ausland leben. Die wirtschaftlichen Verhältnisse haben sich seit der Zeit der Flottenabmachungen gründlich geändert. Wenn Amerika weiter auf dem Verhältnissystem bestehen bleibt, so kann es nur als Friedensstörer angesehen werden.«

Eine japanische Kriegsmarine, die an Stärke der englischen oder amerikanischen gleich ist, würde der ostasiatischen Großmacht bedingungslose Vorherrschaft im ostasiatischen Raum gewähren, da insbesondere England zur Konzentration seiner Marine in Ostasien unter Entblößung seiner weitverzweigten Interessengebiete nicht in der Lage ist.

Die Konferenz

Die quantitative Begrenzung auf nichtparitätischer Grundlage war unter diesen Umständen unerreichbar. Nachdem Japan die Annahme seiner Vorschläge, eine »gemeinsame obere Grenze« festzulegen und sich damit die Voraussetzungen zu qualitativen Verhandlungen zu schaffen, gescheitert sah, zogen die japanischen Vertreter sich am 15. 1. 1936 von der Konferenz zurück. Japan beschränkte sich auf die Rolle des Beobachters.

Die japanischen Vertreter begründeten den Austritt aus der Konferenz in einer Denkschrift, die weniger das japanische Recht auf Gleichheit betonte, sondern in der Sprache der Diplomaten den grundsätzlichen Standpunkt zu erklären suchte und einen Appell an die Weltmeinung zugunsten allgemeiner Abrüstung darstellte. In dieser Verlautbarung heißt es unter anderem: »Angesichts der derzeitigen bemerkenswerten Entwicklung der Kriegsschiffe, der Luftwaffe und der anderen Kriegswaffen können die gegenwärtig bestehenden Flottenverträge, die nicht nur eine verschiedene Flottenstärke unter den Mächten zulassen, sondern auch die Beibehaltung von Angriffswaffen gestatten, nicht länger mehr als ausreichend für die Sicherheit unserer nationalen Verteidigung angesehen werden. Die Zuweisung einer niedrigeren Verhältniszahl ist unserem nationalen Ansehen so schädlich, daß schwere Rückwirkungen in unserem Lande entstehen müßten, weil diese ungünstige Verhältniszahl eine Quelle dauernder und tiefer Unzufriedenheit für unser Volk darstellt.

Flottenstreitkräfte sind in hohem Maße beweglich und können den Bedürfnissen des Augenblicks entsprechend in sehr kurzer Zeit zusammengezogen oder wieder zerstreut werden. Diese Beweglichkeit hat in letzter

Zeit bedeutend zugenommen und wird in Zukunft infolge des Fortschritts der Wissenschaft noch mehr zunehmen.

Hieraus ergibt sich, daß die Flottenstreitkräfte, die die einzelnen Mächte besitzen, als Ganzes angesehen und entsprechend ausgeglichen werden müßten. Um ein Gleichgewicht in der Verteidigung zu erhalten, muß es grundsätzlich eine Gleichheit der Flottenstärke der Mächte geben. Dies gilt insbesondere für Völker, die durch Meere voneinander getrennt sind und deren gegenseitige Verteidigung in der Hauptsache von ihren Flotten abhängt. Um eine wirkliche Abrüstung herbeizuführen, sollten die Mächte Angriffswaffen abschaffen und lediglich solche Verteidigungswaffen vorsehen, die am besten ihren Verteidigungsbedürfnissen entsprechen. Diese Streitkräfte würden auf diese Weise für einen Angriff ungeeignet werden, aber für die Verteidigung ausreichen, so daß ein Zustand der Nichtbedrohung und des Nichtangreifens sichergestellt würde, der zugleich die Bürde der Besteuerung, die auf den Völkern der Welt lastet, erleichtern würde. Dies sind die wirklichen Grundsätze, die unseren Vorschlägen einer gemeinsamen oberen Grenze für die größeren Flotten der Welt zugrunde lagen.«

So bestechend diese Ausführungen klangen, so klappte je nach den Interessen der einzelnen Seemächte ein unüberbrückbarer Gegensatz zwischen den Auffassungen, welche Seestreitkräfte zum Angriff und welche zur Verteidigung bestimmt sind. »Ob ein bestimmter Typ offensiv oder defensiv ist, zeigt sich erst bei seinem jeweiligen Gebrauch«, wurde richtig von angelsächsischer Seite festgestellt. Das Prinzip absoluter Gleichheit schafft bei der Verschiedenheit der geographischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen keineswegs »Gleichheit der Sicherheit« und es ist nicht bei allen Seemächten möglich, ihre Flottenstreitkräfte entsprechend der japanischen Auffassung als Ganzes anzusehen.

Der Austritt Japans aus der Konferenz wurde in der japanischen Öffentlichkeit mit Befriedigung und Erleichterung begrüßt. Aus allen heimatlichen Kreisen gingen dem japanischen Hauptdelegierten, Admiral Nagano, in London Danktelegramme zu.

Die Verhandlungen wurden durch die vier anderen Mächte weitergeführt.

Am 27. 2. 1936 teilte die italienische Abordnung mit, daß ihre Regierung unter den obwaltenden Umständen zur Unterschrift eines Abkommens nicht bereit sei: die Sanktionspolitik und die gespannte Lage im Mittelmeer machten diesen Entschluß zur Selbstverständlichkeit.

Die weiteren Verhandlungen, deren Beendigung wegen der im Mai 1936 bevorstehenden amerikanischen Präsidentenwahl dringlich war,

führten am 25. 3. 1936 zur Unterzeichnung eines Vertrages, die von den Mitgliedern des britischen Commonwealth, soweit diese Hochseestreitkräfte besitzen, den Vereinigten Staaten von Amerika und Frankreich vollzogen wurde.

Das Abkommen

a) Quantitative Begrenzung, Vorausbekanntgabe und Nachrichtenaustausch

Nachdem der Grundsatz quantitativer Begrenzung und der von England angestrebte Mittelweg gescheitert war, die quantitative Begrenzung durch einseitige und freiwillige Erklärungen der einzelnen Unterzeichner zu ersetzen, in denen diese ihre Schiffbaupläne für einen Zeitraum von etwa sechs Jahren im voraus bekanntgeben sollten, wurden die Bemühungen der Konferenz darauf gerichtet, eine Vereinbarung über Bestimmungen bezüglich Vorausbekanntgabe über den Bau oder Erwerb von Kriegsschiffen sowie Nachrichtenaustausch über ihre Haupteigenschaften zu erzielen. Das Ziel dieser Bestimmungen war, wie es ein nach Abschluß der Konferenz herausgegebenes Memorandum der englischen Regierung ausdrückt, »die Beseitigung eines der ergiebigsten Verdachtsmomente unter den Seemächten und damit die Verminderung der Wahrscheinlichkeit eines Wettrüstens unter ihnen«. ¹⁾

Die Bestimmungen über Vorausbekanntgabe und Nachrichtenaustausch enthält Teil III, Artikel 11—21 des Abkommens.

Diese Abmachungen faßt das genannte englische Memorandum wie folgt zusammen: »Was den Nachrichtenaustausch anbelangt, so hat dieser bei Bau oder Erwerb eines Kriegsschiffes nicht nur früher stattzufinden als bisher vorgesehen, sondern er ist seinem Umfang nach wesentlich erweitert worden. Die wesentlichsten Bestimmungen sind folgende:

Innerhalb der ersten 4 Monate jeden Kalenderjahres werden die Hohen Vertragschließenden Parteien einander ihre jährlichen Bau- oder Erwerbspläne für die hauptsächlichsten Kriegsschiffklassen mitteilen unter Angabe des Kalibers des größten Geschützes jeden Fahrzeugs.

Sind die Programme einmal bekanntgegeben, so darf die Anzahl der darin enthaltenen Schiffe im laufenden Jahr nicht erhöht werden, ausgenommen bei Inkrafttreten der verschiedenen Sicherheitsklauseln.

¹⁾ Cmd. 5137 (Misc. 1936, No. 2).

Kein Fahrzeug der hauptsächlichsten Kriegsschiffklasse kann vor Ablauf von 4 Monaten von dem Tage der Übermittlung des oben erwähnten Programms an gerechnet auf Stapel gelegt werden.

Vollständige Angaben über die Eigenschaften jeden Schiffes müssen mindestens 4 Monate vor der Kiellegung des Schiffes gemacht werden.

Anordnungen sind auch für den Nachrichtenaustausch vorgesehen: für den Fall, daß Abweichungen von den bereits mitgeteilten Eigenschaften sich beim Bau als notwendig herausstellen; Einzelheiten bei der Abwrackung oder anderweitiger Verwertung von Schiffen; Einzelheiten bei Ankauf von Schiffen; wichtige Änderungen an bereits fertiggestellten Schiffen usw.

Jede ausgetauschte Nachricht wird natürlich notwendigerweise vertraulich behandelt, bis sie von der Hohen Vertragschließenden Partei, die sie macht, veröffentlicht wird.«

Über diese allgemeine Feststellung des englischen Memorandums hinaus sind folgende Einzelheiten über die Vorausbekanntgabe wesentlich:

Artikel 12b bestimmt die Art der Angaben über in Bau zu gebende Fahrzeuge. Mindestens 4 Monate vor dem Zeitpunkt der Kiellegung ist für jedes Schlachtschiff, jeden Flugzeugträger, jedes leichte Überwasserfahrzeug und Unterseeboot anzugeben:

Name oder Bezeichnung,

Klasse und Unterklasse,

Standard-Wasserverdrängung in Tonnen und Metertonnen (unter Standard-Wasserverdrängung eines Überwasserfahrzeuges ist nach Artikel 11 die Wasserverdrängung des fertigen Fahrzeuges voll bemannt, mit allen Maschinen versehen und zum Inseegehen ausgerüstet, einschließlich der ganzen Bewaffnung und Munitionsausrüstung, Einrichtung der Vorräte an Lebensmitteln und Frischwasser für die Bemannung, verschiedener Vorräte und Geräte jeder Art, die im Kriege mitgeführt werden sollen, jedoch ohne Brennstoff oder Reserve-Kesselwasser zu verstehen),

Länge in der Wasserlinie bei Standard-Wasserverdrängung, größte Breite in oder unter der Wasserlinie bei Standard-Wasserverdrängung,

mittlerer Tiefgang bei Standard-Wasserverdrängung,

vorgesehene Pferdestärken,

vorgesehene Geschwindigkeit,

Art der Maschinenanlage,
Art des Brennstoffes,
Anzahl und Kaliber aller Geschütze von Kaliber 76 mm (3 Zoll)
und darüber,
Annähernde Anzahl von Geschützen unter Kaliber von 76 mm
(3 Zoll),
Anzahl der Torpedorohre,
ob nach dem Entwurf Minen gelegt werden können,
annähernde Anzahl von Flugzeugen, für die Vorkehr getroffen
werden soll.

Für die Kleinen Kriegsfahrzeuge und Hilfsfahrzeuge werden gemäß Artikel 19 nach Inkrafttreten des Vertrages lediglich Listen mit den gleichen Merkmalen wie in Artikel 12b aufgezählt, sowie Angaben über den besonderen Dienst, für den sie gedacht sind, ausgetauscht, die alle anderen vertragschließenden Parteien einen Monat nach Inkrafttreten des Vertrages erreichen und alljährlich innerhalb des Januar des nächstfolgenden Jahres in bezug auf Änderungen ergänzt werden sollen. Diese Schiffsklassen unterliegen somit nicht den Bestimmungen über Vorausbekanntgabe von Bau oder Erwerb. Es ist nicht Zweck des Vertrages, beispielsweise einen Öldampfer oder ein Truppentransportschiff nicht sofort beschaffen zu dürfen, wenn seine Notwendigkeit für vorliegend erachtet wird.

b) Qualitative Begrenzungen:

Als wichtigste qualitative Begrenzungen wurden vereinbart:

1. Festsetzung der Höchstgrenze für Schlachtschiffe auf 35 000 t.
2. Herabsetzung des Hauptkalibers für Schlachtschiffe auf 356 mm (14 Zoll) statt nach dem Washington-Abkommen 406 mm (16 Zoll).
3. Herabsetzung der Größe der Flugzeugträger auf 23 000 t statt nach dem Washington-Abkommen 27 000 t.
4. 6 Baufeierjahre für Kreuzer und Schlachtschiffe zwischen 8000 und 17 500 t.
5. Bausperre für Schlachtschiffe mit einer Hauptbewaffnung aus Geschützen von einem Kaliber unter 254 mm (10 Zoll).

Nachstehende Übersichten lassen die festgesetzten Schiffsklassen, die Altersgrenze der Schiffe sowie die qualitativen Begrenzungen und Bausperrzonen im einzelnen erkennen:

Übersicht I
Schiffsklassen gemäß Teil I (Artikel 1, B) und Grenzen der Überalterung (Artikel 1, C).

Schiffsklassen	Wasser- verdrängung	Geschützkaliber	Besondere Merkmale	Überalterung nach
1. Schlachtschiffe	a) über 10000 t	a) größer als 203 mm (8Zoll)	Überwasserkriegsfahrzeuge	26 Jahren
	b) unter 8000 t	b) größer als 203 mm (8Zoll)	Überwasserkriegsfahrzeuge	26 Jahren
2. Flugzeugträger: in erster Linie für die Beförderung und d. Dienstbe- trieb von Flug- zeugen auf See entworfen oder eingerrichtet	beliebig		a) Fahrzeug mit einem Flugdeck, das zum Ab- flug oder zum Landen aus der Luft dient b) Fahrzeug ohne Flug- deck, das zum Abflug oder zum Landen aus der Luft dient	20 Jahren
3. Leichte Über- wasserfahr- zeuge	a) über 100 t und unter 10000 t	a) größer als 155 mm (6,1 Zoll) bis 203 mm (8Zoll)		} vor dem 1. Januar 1920 auf Kiel ge- legt: 16 Jahren nach d. 31. Dez. 1919 auf Kiel ge- legt: 20 Jahren
	b) 3000—10000 t	b) 155 mm (6,1 Zoll) und weniger		
	c) 100—3000 t	c) 155 mm (6,1 Zoll) und weniger		16 Jahren
4. Unterseeboote			Fahrzeuge, die für die Ver- wendung unter d. Wasser- oberfläche entworfen sind	13 Jahren
5. Kl. Kriegsfahr- zeuge (Überwasser- kriegsfahrzeuge außer Hilfsfahrzeugen)	100—2000 t	nicht größer als 155 mm (6,1 Zoll)	Keins der folgenden Merk- male: Nicht zum Ab- schießen von Torpedos entworfen oder ausge- rüstet, nicht für höhere Geschwindigkeit als 20 Knoten entworfen	
6. Hilfsfahrzeuge (Nur Überwasser- fahrzeuge, die normalerweise für Dienste der Flotte oder als Truppen- beförderungsschiffe oder in irgend einer an- deren Weise, je- doch anders als Kampfschiffe verwendet wer- den)	über 100 t	nicht größer als 155 mm (6,1 Zoll) nicht über 8 Ge- schütze mit 76 mm (3 Zoll)	Sie dürfen nicht: zum Abschießen von Tor- pedos entworfen oder aus- gerüstet, für Schutz durch Panzer platten entworfen, für eine höhere Geschwin- digkeit als 28 Knoten ent- worfen sein; in erster Linie für den Ein- satz von Flugzeugen auf See entworfen oder ver- wendet werden, mehr als 2 Schleudern für Flugzeuge führen	
7. Kleine Fahr- zeuge	unter 100 t		Überwasserfahrzeuge	

Übersicht II
Begrenzungen gemäß Teil II (Artikel 2—7).

Schiffsklassen	Höchste Wasser- verdrängung	Größtes Geschützkaliber	Bausperre bis 1. I. 1934	Besondere Bestimmungen
Schlachtschiffe	35 000 t		a) Schlachtschiffe zwischen 10 000 t und 17 500 t b) Schlachtschiffe mit einer Hauptbewaffnung aus Geschützen unter 254 mm (10 Zoll)	Sollte einer der Unterzeichner des Vertrages von Washington vom 6. II. 1922 es unterlassen vor d. Tage des Inkraft- tretens des jetzi- gen Vertrages, aber in keinem Fall später als am 1. V. 1937, ein Ab- kommen abzu- schließen, um d. 14 - Zoll - Bestim- mung stattzu- geben, dann soll das Höchstkaliber für die von Schlachtschiffen geführten Ge- schütze 406 mm (16 Zoll) sein
Flugzeugträger	23 000 t	155 mm (6,1 Zoll)		Nicht mehr als 10 Geschütze von einem Kaliber über 134 mm (5,25 Zoll)
Leichte Über- wasserfahrzeuge	a) über 100 t und unter 10 000 t	a) größer als 155 mm (6,1 Zoll) bis 203 mm (8 Zoll)		
	b) 3 000 bis 10 000 t	b) 155 mm (6,1 Zoll) und we- niger	Zwischen 8 000—10 000 t	
	c) 100 t bis 3 000 t	c) 155 mm (6,1 Zoll) und we- niger		
Unterseeboote	2 000 t	130 mm (5,1 Zoll)		

Im Vordergrund stand der Kampf um die Herabsetzung der Schlachtschiffgröße: er war von England, Frankreich und Italien gegen Amerika hartnäckig geführt worden, aber der durch die Anwesenheit des als besonders energisch bekannten Admirals Standley unterstrichene amerikanische Standpunkt war nicht ins Wanken zu bringen. Selbst ein Versuch der französischen Regierung durch einen sozusagen die Kon-

ferenz ausschaltenden unmittelbaren politischen Schritt in Washington in dieser Frage ein Eingreifen des amerikanischen Präsidenten zu veranlassen, führte zu kühler Ablehnung. Die amerikanische Regierung verwies auf die Zuständigkeit und die Instruktionen ihres Hauptdelegierten Norman Davis, so daß dieses politische Zwischenspiel lediglich eine zeitweise Verstimmung in der Konferenz auslöste.

Die amerikanische Vertretung stellte eine spätere erneute Prüfung der Begrenzung der Schlachtschiffgröße in Aussicht. Solange mit der seit 15 Jahren ausgesetzten Konstruktion von Schlachtschiffen keine Erfahrungen gemacht seien, lehne sie eine Beurteilung ab, ob und welche Herabsetzung ohne ernsthafte Schädigung der charakteristischen Eigenschaften des Schlachtschiffes möglich sei. Erst nach dem Bau eines oder mehrerer Schlachtschiffe von 35 000 t wäre zu sagen, ob die wegen der Kostenverminderung wünschenswerte Herabsetzung der Wasserverdrängung mit der für Amerika an erster Stelle stehenden nationalen Sicherheit vereinbar sei. Als England klar zu erkennen glaubte, daß ein amerikanisches Nachgeben in diesem Punkt nicht in Frage kam, befürwortete auch die englische Vertretung das 35 000-t-Schiff, um nicht das Zustandekommen eines Abkommens überhaupt in Frage zu stellen.

Es bleibt eine offene Frage, ob eine etwa durchgehaltene Einheitsfront England-Frankreich-Italien die Torpedierung des amerikanischen 35 000-t-Schiffs ohne Sprengung der Konferenz zustande gebracht hätte.

Man war schließlich zufrieden, durch Preisgabe der Forderung nach verringerter Schlachtschiffgröße an anderer Stelle Erfolge qualitativer Art einzutauschen: nachdem das 35 000-t-Schlachtschiff gesichert war, willigten die Amerikaner in die 6 Baufieberjahre und die hierdurch bewirkte vorläufige Aufgabe von 10 000-t-Kreuzern ein. Diese Zustimmung mag den Amerikanern nicht besonders schwer gefallen sein, da sie ihre im ersten Londoner Vertrag festgesetzte Gesamtkreuzertonnage in Höhe von 180 000 t bereits in Neubauten angelegt hatten und ihr Kreuzerprogramm für die nächste Zeit damit im großen ganzen durchgeführt sein mag. Die Herabsetzung des Hauptkalibers der Schlachtschiffe von 16 auf 14 Zoll wurde durch Einfügung einer Klausel ergänzt, die das 16-Zoll-Kaliber für den Fall wieder freigibt, daß Italien und Japan sich nicht spätestens bis zum 1. 4. 1937 durch ein Abkommen ebenfalls auf 14-Zoll-Geschütze festlegen. In der Frage des Geschützkalibers wäre England gern noch weiter — etwa bis zu einer Herabsetzung auf 300 mm — gegangen. Mit den genannten Begrenzungen waren aber doch gewisse Erfolge erzielt worden. Die Einsparung von 4000 t Höchsttonnage bei den besonders kostspieligen Flugzeugträgern und die für die Vertragsdauer praktisch angenommene Höchstgrenze

von 8000 t für Kreuzer bedeuten wesentliche und fühlbare Erleichterungen der Flottenbudgets der Vertragsmächte.

Die neuen Bestimmungen der »Bausperrzone«, die im einzelnen aus Übersicht II ersichtlich sind, sollen die Höchstgrenze der Kreuzer herabsetzen und außerdem verhindern, »daß Schiffe gebaut werden können, die der Begriffsbestimmung nach Schlachtschiffe, in Wirklichkeit jedoch ein überlegener Kreuzertyp sein würden. Die Zone erstreckt sich von 8000 t bis 17 500 t und als notwendige Folge wurde eine Mindestgrenze für das Geschützkaliber eines Schlachtschiffes auf 254 mm (10 Zoll) festgesetzt. Um zu verhindern, daß ein Schiff äußerlich als Flugzeugträger gebaut wird und die Bestimmungen des Vertrages über den Haufen werfen könnte, ist auch die Anzahl der auf derartigen Fahrzeugen aufzustellenden Geschütze über 134 mm (5,25 Zoll) auf 10 begrenzt worden.« (Englisches Memorandum.)

c) Sicherheitsbestimmungen. Das Abkommen sieht besondere Bestimmungen vor, die eine Benachteiligung der Vertragsmächte durch das Abkommen verhindern sollen. Diese sogenannten Sicherheitsbestimmungen faßt das englische Memorandum kurz wie folgt zusammen:

»Über die Sicherheitsbestimmungen sind sorgfältige Anordnungen zur Behandlung von drei Hauptgruppen von Umständen, in denen die Befreiung einer Vertragschließenden Partei von den Bestimmungen des Vertrages erforderlich sein kann, erlassen worden, nämlich: falls eine Vertragschließende Partei in einen Krieg verwickelt wird und ihre maritimen Belange für ihre Sicherheit wesentlich beeinträchtigt sind; falls eine Nichtunterzeichnermacht Fahrzeuge erwirbt oder zu erwerben beabsichtigt, die mit den Begrenzungen und Beschränkungen des Vertrages nicht in Einklang stehen; oder, falls die nationale Sicherheit einer Hohen Vertragschließenden Partei durch einen Wechsel der Umstände wesentlich beeinträchtigt sein sollte. In allen diesen Fällen ist eine Beratung zwischen den Hohen Vertragschließenden Parteien erforderlich und drei Monate müssen verstreichen, ehe von den Vertragsbindungen abgewichen werden darf, ausgenommen, wenn eine derartige Partei in einen Krieg verwickelt wird; sie darf dann irgendwelche oder alle Bestimmungen sofort aufheben und die übrigen Parteien können nach erfolgter Beratung ebenso verfahren.

Eine besondere und begrenzte Sicherheitsklausel ist auch in dem Artikel über die Baufeierzeit für Kreuzer vorgesehen. Diese Sicherheitsklausel sieht für die Hohe Vertragschließende Partei, die ihre nationale Sicherheit beeinträchtigt sieht, ein Abweichen vor gegen die Anzahl von Kreuzerbauten der Unterklasse b seitens einer Macht und gegen den Bau von leichten Überwasserfahrzeugen durch eine Nicht-

unterzeichnermacht, die nach den Bestimmungen der Baufeierzeit nicht gestattet sind.«

d) Bewaffnung von Handelsschiffen. In Artikel 9 des Abkommens wird Artikel 14 des Washington-Vertrages wörtlich übernommen, durch den »im Frieden auf Handelsschiffen keine Vorbereitungen für die Aufstellung einer Kriegsbewaffnung zu dem Zweck getroffen werden sollen, aus solchen Schiffen Kriegsfahrzeuge zu machen, mit Ausnahme der erforderlichen Deckversteifungen für die Aufstellung von Geschützen, deren Kaliber 15,5 cm (6,1 Zoll) nicht überschreitet.«

e) Führung des U-Bootskrieges. Die im Teil IV des Londoner Vertrages 1930 enthaltenen Bestimmungen über die Führung des U-Bootskrieges im Sinne des Handelskrieges der Überwasserseestreitkräfte sind mit der Ratifizierung des Londoner Vertrages 1936 für alle Mitglieder des britischen Commonwealth, die Vereinigten Staaten von Amerika und Japan ohne Zeitbeschränkung als grundlegende Bestimmungen des Völkerrechts angenommen worden. Frankreich und Italien haben dem Wunsche Ausdruck gegeben, diese Bestimmungen über den U-Bootskrieg zu bestätigen. Der zustimmende deutsche Standpunkt zu der Frage des U-Bootskrieges ist gelegentlich des deutsch-englischen Flottenabkommens im Jahre 1935 im gleichen Sinne erfolgt und später wiederholt worden ¹⁾.

f) Geltungsdauer. Hierzu sagt das englische Memorandum: »Der Vertrag wird am 1. Januar 1937 in Kraft treten, vorausgesetzt, daß er bis zu diesem Datum von allen Unterzeichnermächten ratifiziert ist, oder, sollte dies nicht der Fall sein, an dem Tage, an dem er von diesen Mächten ratifiziert ist. Der Beitritt steht selbstverständlich Japan und Italien als Unterzeichnern des Washingtoner Vertrages frei. Zum Abschluß eines zweiseitigen Abkommens zwischen England und Deutschland auf der gleichen Grundlage sind Verhandlungen begonnen worden und man hofft, daß ähnliche Verhandlungen für zweiseitige Abkommen mit gewissen anderen Seemächten in Kürze aufgenommen werden.

Der Vertrag wird bis zum 31. Dezember 1942 in Kraft bleiben.

Zum Entwurf eines künftigen Vertrages, der nach diesem Tage in Kraft treten soll, wurde die Bestimmung getroffen, Besprechungen während des letzten Vierteljahres des Jahres 1940 zwischen den Parteien einzuleiten. Wenn nicht als Ergebnis dieser Beratungen festgestellt wird, daß sie weder wünschenswert noch durchführbar sei, wird eine Konferenz im Jahre 1941 stattfinden. Im Laufe der Beratungen werden die Ansichten ausgetauscht werden, um u. a. festzustellen, ob eine Einigung über eine Herabsetzung des Geschützkalibers und der Größe künftiger Schlachtschiffe erzielt werden kann.«

¹⁾ Vgl. diese Zeitschrift Bd. V, S. 865, Bd. VI S. 12 f.

Ausblick

Der Vertrag erfüllt nicht alle Hoffnungen der Konferenzteilnehmer und bedeutet sogar praktisch einen Rückschritt durch Aufgabe des Grundsatzes der quantitativen Begrenzung und des Verhältnissystems. Auch in der Nichtbeteiligung Japans und Italiens liegt eine starke Einschränkung der praktischen Auswirkung, aber unter den außergewöhnlich schwierigen politischen Umständen ist doch mehr erreicht worden, als anfangs zu erwarten war. Die erreichten wesentlichen Merkmale qualitativer Begrenzung bedeuten einen großen und begrüßenswerten Erfolg der Konferenz. Die praktische Auswirkung der »Vorausbekanntgabe« auf eine freiwillige Beschränkung der Flottenstärken kann erst die Zukunft zeigen.

Die Unterzeichnung erfolgte am 25. März 1936. Am Tage vorher waren zwischen dem englischen Außenminister Eden und dem Führer der amerikanischen Delegation Norman Davis Schreiben von schwerwiegendem Inhalt ausgetauscht worden ¹⁾, die die in Washington und London 1922 und 1930 zwischen England und den Vereinigten Staaten von Amerika vereinbarte Parität fortsetzen zu wollen versichern. In dem Schreiben Norman Davis an Eden heißt es: »Wir stimmen darin überein, daß kein Wettrüsten zwischen uns stattfinden und der Grundsatz der Parität zwischen der Flotte des britischen Commonwealth und der amerikanischen Flotte unverändert gewahrt bleiben soll (shall continue unchanged)«. In seiner Antwort sagt Anthony Eden: »Wir stimmen überein, daß kein Wettrüsten zwischen unseren Ländern stattfinden und keiner das Recht des andern in Frage stellen soll, Parität in jeder Schiffsklasse aufrecht zu erhalten. Darüber hinaus kann ich sagen, daß wir bei der Festsetzung unserer Marinebedürfnisse niemals die Stärke der Marine der Vereinigten Staaten in Rechnung gezogen haben.«

Durch diese bilaterale Abmachung wurde die Rivalität zwischen den beiden führenden Seemächten erneut ausgeschaltet und eine Grundlage gesichert, die die maritime Handlungsfreiheit der beiden angelsächsischen Mächte weiterhin wesentlich zu erleichtern geeignet ist. Ein forcierter Ausbau der Kriegsmarine der Vereinigten Staaten über die Grenze, wie sie in Washington und London festgesetzt war, ist aus finanziellen, schiffbaulichen und militärischen Gründen nicht wahrscheinlich, während die englischen Anstrengungen, die Kriegsflotte in erster Linie durch die zahlreich fälligen Ersatzbauten zu verjüngen und nach der Periode starker Abrüstung wieder auf eine dem politischen Gewicht Englands entsprechende Stärke zu bringen, bereits im unmittelbaren Anschluß an die Konferenz eingesetzt haben.

¹⁾ The Times vom 26. 3. 1936.

Das neue Abkommen wird den weiteren Ausbau der Marine Frankreichs, des dritten Vertragspartners, in grundsätzlicher Hinsicht nicht wesentlich beeinflussen. Die anders gearteten englischen und amerikanischen Flottenbedürfnisse sind für den Ausbau der französischen Kriegsflotte kein unmittelbarer Maßstab. Für Frankreichs weitere Pläne ist der Ausbau der italienischen und deutschen Flotte naturgemäß von wesentlichem Einfluß. Während Frankreich sein Augenmerk auf die europäischen Seeräume — die Seeräume des Mittelmeeres, des östlichen Atlantik und der Nordsee — richtet, muß das gegen Zufuhrstörungen so empfindliche England in der Verantwortung für die Sicherheit des Inselreiches die zum Kreuzerkrieg geeigneten Marinen beobachten und sich gegen jede Möglichkeit europäischer Kombination vorsorglich schützen.

Das große Fragezeichen ist Japan. Es bleibt abzuwarten, ob sich die bei der Unterzeichnung des Abkommens von den drei Vertragsmächten ausgesprochene Hoffnung, daß Japan nach Ausschalten der als diskriminierend empfundenen Verhältniszahl sich dem Abkommen doch noch anschließen wird, erfüllt. Versicherungen japanischer Staatsmänner verneinen die Absicht eines Wettrüstens mit den Vereinigten Staaten, und es ist auch nicht abzusehen, welches Interesse Japan daran hätte, quantitativ, also zahlenmäßig, auf das Bautempo zu drücken. Vom militärischen Gesichtspunkt aus würde es verständlich sein, wenn Japan die wiedergewonnene Rüstungsfreiheit dazu benutzt, frei von allen Bindungen seine Flotte ausschließlich nach den Gesichtspunkten nationaler Zweckmäßigkeit auszubauen, um das größtmögliche Maß an Sicherheit im ostasiatischen Raum zu erreichen. Die Lösung aus vertraglicher Flottenbindung war in Anbetracht der gesamtpolitischen Haltung Japans in den letzten Jahren durchaus folgerichtig. Japan hat durch diesen Schritt seine Selbständigkeit in der Bestimmung ostasiatischer Interessen unterstrichen, seine Stellung als führende Großmacht im Osten verstärkt und die Durchsetzung des Gedankens einer japanischen »Monroedoktrin« gefördert. Bis zu welcher Grenze aber diese Politik betonter Unabhängigkeit vorgetrieben wird, ist nicht vorauszusagen, denn mit Ablauf der jetzigen Bindungen wird auch die Frage des durch Artikel XIX des Vertrages von Washington vereinbarten status quo in bezug auf Befestigung der Flottenstützpunkte im Fernen Osten erneut akut. Es bleibt abzuwarten, welche Haltung die Vereinigten Staaten in bezug auf die Aläuten, Guam und die Philippinen, England in bezug auf Hongkong einnehmen werden und wie die weitere Ausgestaltung der Luftwaffe im pazifischen Raum vor sich gehen wird. Die japanische Haltung muß zum großen Teil davon abhängen, ob der vertraglich abgestoppte Ausbau dieser Stützpunkte nach Außerkrafttreten des Vertrages begonnen und fortgesetzt wird.

Für den Fall des Nichtanschlusses Japans an das neue Abkommen und die Nichterneuerung der Abmachungen des Artikels XIX von Washington wendet sich daher das größte Interesse der Seemächte der Haltung Japans in bezug auf den Bau von Großkampfschiffen zu. Wenn auch die Sicherheitsbestimmungen des Abkommens den Vereinigten Staaten von Amerika und England die notwendige Freiheit gegenüber außergewöhnlichen Bauvorhaben Japans geben, so verschafft die durch die Panamakanal-Abmessungen bedingte amerikanische Gebundenheit Japan jetzt eine besondere Gelegenheit, sich durch den Bau weniger aber wesentlich größerer Großkampfschiffe ein hohes Maß an Sicherheit zu schaffen. Für die endgültigen Entschlüsse der japanischen Regierung in dieser hochpolitischen Frage sprechen aber nicht die militärischen Gesichtspunkte das entscheidende Wort, sondern letzten Endes wird der Weiterverlauf der großen Politik ausschlaggebend sein. Außer dem Verhältnis Japans zu den Vereinigten Staaten von Amerika sowie den starken ostasiatischen Interessen Englands sind die Auswirkungen im europäischen Raum, insbesondere der Ausgang des englisch-italienischen Konfliktes, die endgültige Liquidierung der Mittelmeerfrage und nicht zum wenigsten das Verhältnis Rußlands zu Japan die tragenden Faktoren. In kurzer Zeit wird sich die Frage entschieden haben, ob politische oder rein militärische Zweckmäßigkeit überwiegt: Ausnutzung der Rüstungsfreiheit auch in qualitativer Hinsicht, oder Anschluß an das Abkommen? Die Verlängerung des Abkommens über die Nichtbefestigung der Stützpunkte im Pazifik, die Aufrechterhaltung eines unbefestigten »no-man's-land« zwischen den beiden pazifischen Großmächten Amerika und Japan wäre schon militärische Opfer der unmittelbaren Seerüstung wert und könnte der japanischen Großmachtspolitik auf die Dauer vielleicht bessere Dienste leisten als bewaffnete Isolierung.

Der deutsche Standpunkt deckt sich in fast allen Einzelfragen des Londoner Abkommens 1936 mit der Stellungnahme, wie sie von der englischen Delegation eingenommen wurde. Wenn das englische Memorandum über die Londoner Flottenkonferenz zum Ausdruck bringt, daß Verhandlungen zum Abschluß eines zweiseitigen Abkommens zwischen England und Deutschland auf der gleichen Grundlage begonnen worden sind und daß man hofft, ähnliche Verhandlungen für zweiseitige Abkommen mit gewissen anderen Seemächten in Kürze aufnehmen zu können, so besteht begründete Aussicht, daß Deutschland sich dem Vertragswerk von London 1936 im allgemeinen wird anschließen können. Die Zustimmung Deutschlands ist in all den Punkten zu erwarten, die keine unmittelbare Benachteiligung Deutschlands gegenüber dem deutsch-englischen Flottenabkommen bedeuten. Dies ist bei allen Hauptpunkten der Fall, wie bei den Festsetzungen über

die Größe und Bewaffnung von Schlachtschiffen und Flugzeugträgern, den Baufeierjahren der Schiffe zwischen 8000 und 17500 t u. a. m. Für die deutsche Haltung müssen allerdings die Flottenbaupläne der Sowjet-Union von wesentlicher Bedeutung sein, denn es ist verständlich, daß Deutschland qualitative Begrenzungen für den engen Raum der Ostsee nur dann übernehmen kann, wenn vertraglich sichergestellt ist, daß die russische Flotte sich nicht durch den Bau wesentlich größerer Typen verstärkt.

Die Problematik der Abmachungen wurde bei der Zeichnung des Abkommens in den Schlußworten des amerikanischen Hauptdelegierten Norman Davis zusammen gefaßt¹⁾: »Das Vertragswerk läßt unsere größten Hoffnungen zu kurz kommen, denn es trifft keine Vorkehrungen für quantitative Verringerung und Begrenzung. Wenn wir uns indessen die Weltlage bei der Eröffnung der Konferenz vor Augen stellen und uns der kritischen Entwicklung erinnern, die sich im Laufe der Verhandlungen vollzog, wird es klar, daß wir weit mehr erreichten, als wir annehmen konnten.

Ob qualitative ohne quantitative Begrenzung auf die Dauer genügende Sicherheit gegen Wettrüsten zur See gibt, kann erst die Zukunft lehren. Noch so starke Verringerung der Schiffsgrößen wird keine Abrüstung bringen, wenn die Schiffszahlen entsprechend vergrößert werden. Es wird vom guten Willen der Seemächte abhängen, mit dem sie sich dem Buchstaben und dem Geist des neuen Vertrages zuwenden, ob kein falscher Gebrauch von der wiedererstandenen Freiheit der Zahl durch ausschweifende Bauvorhaben gemacht und dadurch das Gleichgewicht der Sicherheit umgeworfen wird.«

¹⁾ Department of State Press Releases v. 28. 3. 1936, S. 260 ff.